

Visie voor transitie: het verkennend ruimtelijk onderzoek voor de stadssnelweg B401 in Gent

Kobe Boussauw¹, Oscar Broeckhoven² en Koen Van den Troost³

Stellingen

1. Het herdenken van binnenstedelijke snelweginfrastructuur is een cruciale oefening binnen de visievorming voor een meer leefbare stad waarin de nadruk ligt op klimaatrobuustheid, wonen, werken en nabijheid.
2. Ontwerpend onderzoek, met een belangrijke participatieve component, geeft vorm aan transitietrajecten en ontwikkelt tegelijkertijd het nodige draagvlak.
3. Het reduceren van de verkeersfunctie van grootschalige infrastructuur creëert een nieuwe stedelijke ruimte, zonder dat er daarom sprake hoeft te zijn van afbraak.

1 Vrije Universiteit Brussel - Cosmopolis Centre for Urban Research, email: kobe.boussauw@vub.be
2 51N4E, email: oscarbroeckhoven@51n4e.com
3 Tractebel, email: koen.vandentroost@tractebel.engie.com

Het draagvlak voor grote infrastructuurprojecten in dichtbevolkte omgevingen kalft zienderogen af, een argument dat nadrukkelijk aanwezig is in een aantal lopende debatten rond de toekomst van bestaande stadssnelwegen. Het is in deze context dat in 2018 een verkennend ruimtelijk onderzoek naar de toekomst van de B401, het viaduct dat het centrum van Gent rechtstreeks met het snelwegennet verbindt, werd gevoerd. De opdracht van de Stad Gent werd uitgevoerd door een consortium van de bureaus Tractebel en 51N4E, ondersteund door experts van Granstudio, Vrije Universiteit Brussel en Wageningen U&R. De voorliggende paper biedt inkijk in de problematiek, het proces, en de voorgestelde oplossingsrichtingen. De context voor het onderwerp onderzoek is het werken aan een meer leefbare stad, waar de nadruk op klimaatrobustheid, wonen, werken en nabijheid ligt, veeleer dan op snelle autobereikbaarheid. Binnen deze visie werd via een participatief proces een mogelijk transitietraject ontwikkeld. Daarbij worden drie systemen onderscheiden: een dynamische leefomgeving, een stedelijk landschap en een alternatief mobiliteitsmilieu. Implementatie gebeurt geleidelijk, met als eerste stap een viertal experimenten: (1) tijdelijke invullingen op en onder het viaduct, (2) het vergroenen en ontharden van restruimtes, (3) lokale voedselproductie, en (4) een nieuwe bovenlokale verbinding in de vorm van een - mogelijk zelfrijdende - shuttle, die ook de toekomstige transferia met de activiteitencentra zal verbinden. Het mogelijke transitietraject wordt ontwikkeld op basis van drie geprojecteerde 'momentopnames' op korte, middellange, en lange termijn, waarbij het viaduct systematisch van zijn verkeersfunctie wordt ontdaan en de mogelijkheid wordt gecreëerd om (delen van) het viaduct te herbestemmen of permanent te verwijderen.

1. Inleiding

Het draagvlak voor grote verkeersinfrastructuur in dichtbevolkte omgevingen kalft zienderogen af, en dat argument is nadrukkelijk aanwezig in een aantal lopende debatten rond de toekomst van bestaande stadssnelwegen. Als we naar het buitenland kijken, dan is het niet moeilijk om een lijstje van behoorlijk spectaculaire herontwikkelingen van stedelijke weginfrastructuur samen te stellen. In Boston en Madrid werd telkens een drukke snelweg ondergronds gebracht, om plaats te maken voor hetzij een boulevard, hetzij een stadspark. In Seoel verwijderde men een expresweg in haar geheel en gaf men de riviervallei die zich oorspronkelijk op die plek bevond opnieuw een plaats in het stedelijke landschap. In het Deense Odense werd een doorgaande verkeersader verwijderd en vervangen door een nieuwe, autoluwe, stadswijk. Maar ook dicht bij huis wordt gedacht aan het afbouwen van grootschalige verkeersinfrastructuren in een stedelijke context. In Brussel werd in 2015 het (eerder bescheiden) Reyersviaduct afgebroken, en loopt momenteel de discussie over het omvangrijke Herrmann-Debroux-viaduct. En in Antwerpen zullen in de toekomst delen van de 'ring', die in feite dwars door de stad loopt, overkapt worden.

Het is in deze context dat in 2012 in het bestuursakkoord van het vorige Gentse stadsbestuur vermeld werd dat het viaduct B401 in de toekomst slechts nog zal kunnen dienen om toegang te geven tot een randparking, met de bedoeling om uiteindelijk een deel van het viaduct af te breken en het Zuidpark te vergroten. In de praktijk leidde deze formulering in 2017 tot het aanbesteden van een verkennend ruimtelijk onderzoek naar de toekomst van de B401. De opdracht werd uitgevoerd door een consortium dat getrokken werd door de bureaus Tractebel en 51N4E, ondersteund door experts van Granstudio,

Vrije Universiteit Brussel, Wageningen University & Research, en TU Delft. De eindresultaten werden in december 2018 gepubliceerd op de website van de stad. In wat volgt willen we graag inkijk bieden in de problematiek, het proces, en de voorgestelde oplossingsrichtingen.

2. B401: kind van de Golden Sixties

Het viaduct van de B401, waarvan de bouw in 1972 - nog voor de eerste oliecrisis - werd afgerond, moest het centrum van Gent op een snelle manier met het moderne snelwegennetwerk verbinden. De auto volgde daarmee de trein op, die tot het begin van de twintigste eeuw via precies dezelfde route het stadscentrum op het spoorwegnet aansloot. Het bouwen voor meer automobilititeit paste dan wel in een visie van economische expansie, tegelijk droeg deze strategie ongewild bij tot het uithollen van de stad.

Behalve dat steden door het nieuwe snelwegennet beter met elkaar verbonden werden, waren het vooral de stadsrand en het platteland die beter bereikbaar werden vanuit de stad. Op die manier betekende de nieuwe snelweg een katalysator voor de stadsvlucht. Met andere woorden: de snelweginfrastructuur bevorderde de verhuis van heel wat stadsbewoners, tewerkstelling, maar ook winkels en zelfs scholen, naar de rand. Dat betekende dat de binnenstad zich langzaam maar zeker omvormde tot een woongebied voor kansarmere groepen, terwijl het aanbod aan voorzieningen en zelfs werkgelegenheid systematisch zwakker werd en de leegstand toenam.

Maar de snelwegen, en de B401 in het bijzonder, droegen ook op twee andere manieren bij tot dit proces. Ten eerste werd er een stadsdeel, waaronder zo'n vierhonderd woningen, fysiek afgebroken om het viaduct te kunnen bouwen. De snelweg bleek op die manier alvast wat minder stad te bedienen dan oorspronkelijk de bedoeling was. En ten tweede: de B401 werd mee verantwoordelijk voor de dagelijkse aanvoer van duizenden auto's, tot in het centrum. De steeds drukkere verkeerssituatie leidde tot bijkomende problemen van geluidsoverlast, luchtvervuiling en verkeersonveiligheid, terwijl de auto steeds nadrukkelijker beslag legde op de openbare ruimte. Dit effect betekende een bijkomend belasting van de omgevingskwaliteit in de stad, en versterkte de stadsvlucht nog eens extra.

Deze vicieuze cirkel werd pas rond het jaar 2000 doorbroken. Zowat alle steden in België zijn er sindsdien weer in geslaagd bijkomende inwoners aan te trekken, een fenomeen dat gepaard ging met toenemende aandacht voor het aantrekkelijker maken van de stad als woonomgeving en als recreatieve bestemming. Het erkennen van dit destructieve effect van de auto in de stad is een essentieel element in de omkering van het hierboven beschreven proces. Het reduceren van weg- en parkeercapaciteit, en het teruggeven van openbare ruimte aan de fietser, de voetganger en het openbaar vervoer, past helemaal in dit plaatje.

3. Een transitietraject voor een nieuwe toekomst

Het is binnen deze visie dat via een participatief proces een voorstel tot transitietraject werd ontwikkeld, dat vertrekt van de premisse dat de transformatie van het viaduct niet tot stand zal komen door middel van een nieuwe 'werf van de eeuw'. Deze transitie-methodiek volgt niet zomaar 'de weg van de minste weerstand', maar is een manier om het project 'future-proof' te maken, in de zin dat onverwachte evoluties opgevangen kunnen worden. Deze incrementele benadering veronderstelt een open leertraject, met ruimte, tijd en betrokken stakeholders als randvoorwaarden. Het vooropgestelde transitietraject zou meteen van start kunnen gaan met minimale ingrepen, tijdelijke inrichtingen, experimenten en testfasen. De B401 wordt op die manier een laboratorium voor de stad: een plek waar nieuwe initiatieven en nieuwe vormen van stadsleven kunnen worden uitgetest. Het ruimtelijk kader dat deze transformatie structureert is behoorlijk specifiek: afmetingen

en locaties worden onderzocht, profielstudies leggen breedtes vast, en tracés worden bepaald op basis van lokale opportuniteiten. Dit raamwerk is een sturend instrument, en is terzelfdertijd flexibel genoeg om doorheen het transitietraject te kunnen inspelen op nieuwe vragen en noden. De diverse componenten van het raamwerk worden geclusterd binnen drie systemen: de dynamische leefomgeving, het stedelijk landschap en het alternatieve mobiliteitsmilieu. De dynamische leefomgeving omvat de ontwikkeling van betekenisvolle plekken zoals pleinen, parken, multifunctionele voetpaden en zachte verbindingen. Binnen het stedelijk landschap kan daneen robuust ecologisch netwerk gecreëerd worden, met een Groenklimaatas en de verbinding tussen de Boven- en Benedenschelde als ruggengraat, met ruimte voor ontharding, groen en water, stadslandbouw, eetbare bossen en avontuurlijke speeltuinen. Het alternatief mobiliteitsmilieu focust op de ontwikkeling van een meer duurzame stedelijke mobiliteit, met focus op openbaar vervoer, een shuttledienst, fietsers en voetgangers. De integratie van nieuwe transportinfrastructuur zet in op een fijnmaziger netwerk, de belevingswaarde van de mobiele mens en de integratie van blauwgroene aders.

Experimenten binnen nieuwe samenwerkingsverbanden tussen publieke en private actoren, bewoners en overheden, startups en gevestigde waarden, kunnen deze dynamieken voeden en kunnen na evaluatie ook een meer permanente plek krijgen binnen de ruimte van de B401 of elders in de stad. Binnen het ontwerpproces worden vier experimenten gedefinieerd: tijdelijke invullingen op en onder het viaduct, het vergroenen van restruimtes en het ontharden van overmaatse weginfrastructuur langsheen de hele zuid-as, met een positieve impact op het stadsklimaat en een ecologische en recreatieve meerwaarde. Lokale voedselproductie koloniseert vervolgens de vrijgekomen ruimte naast, onder en op het viaduct. Tenslotte kan een nieuwe bovenlokale verbinding in de vorm van een - zelfrijdende - shuttle getest worden, initieel tussen het Woodrow Wilsonplein en het Universitair Ziekenhuis, en in een latere fase zuidwaarts richting Eiland Zwijnaarde. Op die manier krijgt de hoogdynamische Gentse zuidrand een nieuwe vorm van ontsluiting, die ook de toekomstige transferia (park&ride-voorzieningen) met de activiteitencentra zal verbinden.

4. Een transitieverhaal volgens drie momentopnames

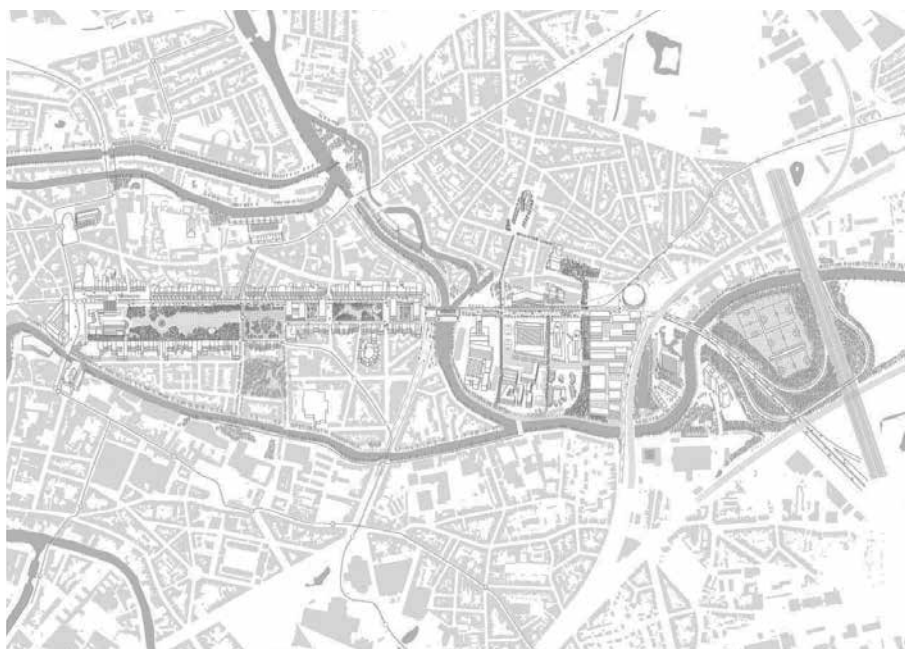
Het voorgestelde transitietraject werd ontwikkeld op basis van drie 'momentopnames': één op korte, één op middellange, en één op lange termijn, telkens met welomschreven doelstellingen.

Op korte termijn kan het centrale gedeelte van het viaduct volledig autovrij gemaakt worden. Dat is mogelijk aangezien de actuele verkeersstroom op dit centrale gedeelte slechts een vijfde bedraagt van de beschikbare wegcapaciteit. In eerste instantie zouden we op weekdagen één rijstrook per richting kunnen openhouden, waarna het centrale gedeelte steeds vaker - en uiteindelijk permanent - volledig zal worden afgesloten (zoals tot op heden enkel het geval was op Gent Autovrij). In dezelfde fase worden de verbindingen voor fietsers en voetgangers versterkt, en wordt de vrijgekomen auto-infrastructuur onthard en vergroend. Experimenten met nieuwe invullingen op en onder het viaduct net binnen de stadsring herbergen maak- en buurtateliërs en leggen de verbinding tussen het maaiveld en het viaduct.

Op middellange termijn zou dan de huidige afrit van de snelwegen E17 en E40 afgebroken worden, en wordt zowel het op- als afrijdend verkeer geconcentreerd op wat vandaag de oprit van de stadsring naar de snelweg is. Stadsregionale netwerken voor actieve modi en openbaar vervoer worden verbeterd, uitgebreid en gekoppeld aan nieuwe transferia. Deze transferia moeten worden bediend met efficiënt openbaar vervoer, zullen zich buiten de mogelijke knelpunten voor het verkeer bevinden, en horen klaar te zijn voor toekomstige

bediening met elektrische, zelfrijdende en gedeelde wagens. Verder kan worden geëxperimenteerd met alternatieve vormen van collectief vervoer op de B401, waarbij een deel van het viaduct voorbehouden wordt voor een - wellicht zelfrijdende - shuttle die de Gentse Zuidrand met het centrum verbindt. Maar ook de bestaande buslijn 8 wordt versterkt, terwijl de 'missing links' in het stadsregionale fietsnetwerk worden weggewerkt door middel van bijkomende bruggen en onderdoorgangen. Op die manier wordt de leefbaarheid in de omgeving van de B401 sterk verbeterd, en wordt een drastische 'modal shift' vormgegeven.

Op lange termijn zou het volledige viaduct, met inbegrip van de zijarmen, autovrij worden gemaakt. Een doorgedreven verschuiving naar alternatieve vormen van mobiliteit laat toe om een nieuwe, compacte infrastructuur over de Schelde en onder de spoorweg aan te leggen. Deze stedelijke boulevard verbindt dan de snelwegen met de stadsring, weliswaar binnen een zone 50. Het autoverkeer wordt hier ingepast samen met de shuttle en bus en tram, groen en water, terwijl ook onderzocht wordt of deze verbinding al dan niet ingesleufd of ondergronds kan worden gerealiseerd. Voor fietsers blijft een rechtstreekse en gescheiden fietsverbinding van de Schelde tot aan het Woodrow Wilsonplein voorzien. Blauwgroene vingers verbinden het dense Ledeberg met de geïsoleerde Bellevuewijk en met de Schelde-oeveren. De overige vrijgekomen ruimte wordt ingezet voor lokale voorzieningen, werkplekken en nieuwe woonvormen. De introductie van alternatieve vormen van voor- en natransport (elektrische fiets, shuttledienst...) laat toe om de auto ook langzaam uit het woonweefsel te faseren, met een verbetering van de leefkwaliteit van deze buurt als doel. Op basis van een evaluatie van het tijdelijk gebruik op en rond het viaduct wordt bepaald welke functies waar een plaats krijgen en welke delen van het viaduct al dan niet behouden zullen blijven.



Figuur 1. Een overzichtstekening van het autoviaduct B401 dat één van de drie narratieven toont, ontwikkeld om toekomstscenario's te bespreken met de stadsdiensten en Gentenaars.

5. Participatie voor draagvlak

Parallel aan het ontwerpend onderzoek werd een breed en ambitieus participatie- en co-creatietraject opgestart. Van september 2017 tot juli 2018 werden verschillende kanalen en methodieken op maat van specifieke doelgroepen ingezet, in samenwerking met de dienst beleidsparticipatie en het projectteam van de stad. Naast momenten voor het brede publiek, waaronder het evenement Gent Autovrij en een inspiratieweekend, werden ook een dertigtal geëngageerde Gentenaars uitgenodigd voor deelname aan het 'open atelier B401', en werd de hand gereikt naar een aantal middenveldorganisaties. Ook de verschillende stedelijke adviesraden, het mobiliteitsforum en de GECORO werden op die manier betrokken. Er werd een website gelanceerd waar Gentenaars hun ideeën rond de toekomst voor de B401 kwijt konden, ideeën die vervolgens in beelden werden omgezet. Een aantal grote affiches die op het viaduct zelf werden aangebracht gaven de nodige zichtbaarheid aan het proces.

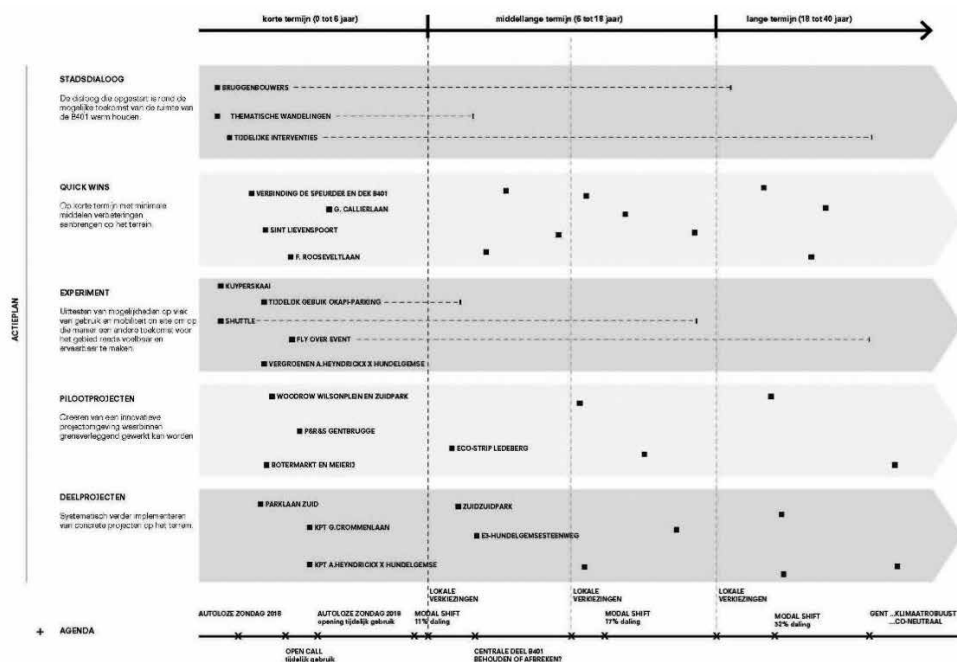
De input uit de diverse participatie- en overlegmomenten hebben alle mee vorm gegeven aan het ontwerpend onderzoek. Naarmate de focus van het ontwerp specifiek werd, werd ook de participatie georganiseerd rond meer concrete concepten. Deze graduele aanpak, met tussenstappen, een open leertraject, en ruimte voor tijdelijke ingrepen, kon op veel bijval rekenen. Heel wat input werd rechtstreeks geïntegreerd in het verkennend ruimtelijk onderzoek, maar sommige bedenkingen, ambities en vragen overstijgen het bestek daarvan en zullen moeten meegenomen worden in het verdere transitietraject.



Figuur 2. Het ontwerpend onderzoek werd gevoed door een parallel participatie en co-creatietraject. Door gebruik te maken van grote maquettes bediscussieerden we toekomstscenario's voor het viaduct en de omgeving met Gentenaars en gebruikers.

Het verkennend ruimtelijk onderzoek is dan wel afgelopen, daarmee is het transitietraject nog niet opgestart. Het transitietraject, dat verschillende bestuursperiodes zal meegaan, vraagt om een duidelijke regisseursrol van de stad. Bovendien is vervolgonderzoek nodig om het transitietraject verder te onderbouwen en te verfijnen. We stellen voor om vijf sporen, waarvan de inhoud werd vormgegeven door een wisselwerking tussen

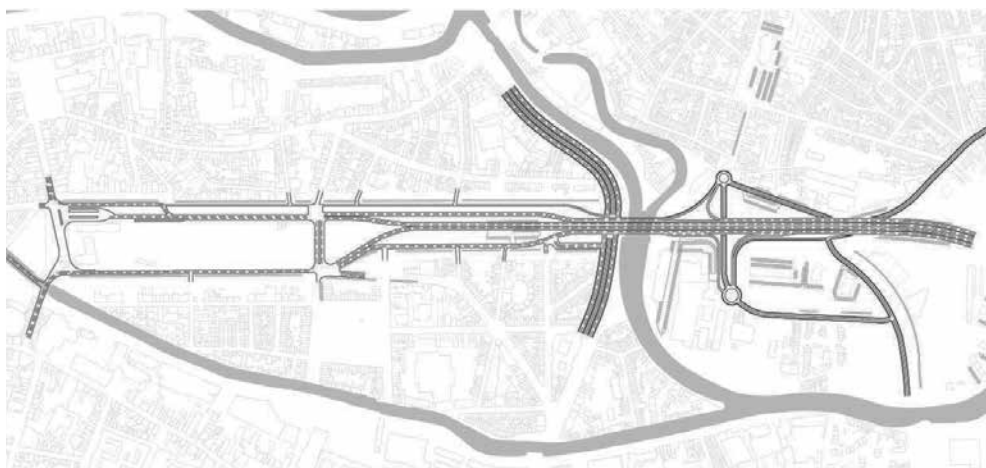
het ontwerpend onderzoek en het participatie- en co-creatietraject, te volgen: dialoog, quick-wins, experimenten, piloot- en deelprojecten. Een dialoog werd reeds opgestart maar moet bestendigd worden in functie van mede-eigenaarschap bij Gentenaars en gebruikers. De quick-wins focussen op het verbeteren van zachte verbindingen – uit verklaringen van Gentenaars blijken noord-zuid en oost-west connecties nagenoeg onbestaande te zijn – en het reduceren van de overmaatse auto-infrastructuur. Experimenten, zoals de shuttledienst, testen vervolgens een aantal opties uit en maken een alternatieve toekomst tastbaar en bouwen zo aan draagvlak voor de transitie. Pilootprojecten moeten een innovatieve projectomgeving creëren waarbinnen grensverleggend gewerkt kan worden en nieuwe allianties gesmeed worden, bijvoorbeeld rond het vergroenen van verkeersinfrastructuur en het implementeren van nieuwe typologieën van voetpaden. Het verweven van stad en natuur was één van de hoofdthema's uit het participatietraject. Deelprojecten tenslotte streven naar consolidatie van ervaringen uit experimenten en pilootprojecten, bijvoorbeeld binnen het uitbreiden van het Zuidpark in de richting van de stadsring. Deze uitbreiding, waardoor een grote groenruimte ontstaat, kende veel bijval tijdens het participatietraject.



Figuur 3. Het actieplan vormt de conclusie van het ontwerpend onderzoek. Het is een instrument voor het stadsbestuur van Gent om de volgende stap in het transitietraject te bediscussiëren. Wat gebeurt er na het verkennend ruimtelijk onderzoek?



Figuur 4. De activatie van de site van de B401 maakte deel uit van een communicatietraject dat tegelijkertijd met het verkennend ruimtelijk onderzoek en het participatietraject uitgerold werd. Een reeks posters op de kolommen van het viaduct toonde 'bruggenbouwers', Gentenaars of gebruikers, elk met hun eigen argument om het viaduct te behouden of af te breken.



Figuur 5. Mobiliteitsschema. De ruimte die momenteel wordt ingenomen door auto-infrastructuur. De blauwe lijnen zijn straten, de rode zijn parkeerplaatsen.

6. B401: Brug naar de stad van de toekomst

Keren we met deze visie terug naar de jaren vijftig? Geenszins: het toekomstbeeld dat in het stedenbouwkundig ontwerp voor de B401 wordt geschetst, combineert het beste van beide werelden, die van vóór en die van na de bouw van het viaduct. De vraag hoe we de stad minder afhankelijk maken van de auto is in die context meer van toepassing dan de vraag waar al dat verkeer dan precies heen moet. Want een stad die erin slaagt even goed te functioneren met minder auto's, is een stad die geen snelweg tot in het centrum nodig heeft. Beide vraagstellingen staan in wisselwerking met elkaar, wat betekent dat we de verkeersinfrastructuur zelf als een planningsinstrument moeten zien. Het reduceren van de capaciteit van deze snelle invalsweg zal leiden tot een stedelijke transformatie, waarbij

gezinnen, werkgevers en activiteiten die het zonder auto kunnen stellen, geneigd zullen zijn om opnieuw de stad op te zoeken. Zij die de auto dagelijks nodig hebben zullen, net als in het verleden, nog steeds geneigd zijn om naar de rand te verhuizen. Maar: de eerste groep zal groeien, dankzij de meer aantrekkelijke woonomgeving, het meer betrouwbare openbaar vervoer, en het toenemende gemak voor fietsers. Dit alles ondersteund door innovatieve ontwikkelingen zoals vraaggestuurde deelmobiliteit, en zo min mogelijk op basis van fossiele brandstof.

Het spreekt vanzelf: de transformatie van grootschalige weginfrastructuur uit het verleden moet bijkomende, kwalitatieve stedelijke ruimte opleveren. Net zoals de bouw van het viaduct de afbraak van een stadsdeel met zich mee heeft gebracht, zal de herontwikkeling ervan het stedelijke weefsel versterken. Als de nieuwe versie van de B401 de brug naar de stad van de toekomst wil zijn, dan moet deze een rol spelen in het versterken van de leefkwaliteit van de stad. Het verkennend ruimtelijk onderzoek voor de B401 levert daarvoor een visie, die zich in de loop van de volgende jaren zal moeten uitkristalliseren. Park, natuur, recreatie en stadslandbouw spelen daarin een rol, maar ook het versterken van de stad - veeleer dan de stadsrand of het platteland - als woonomgeving van de toekomst moet in acht worden genomen. Want hoe meer mensen stedelijk wonen, hoe minder nood aan verplaatsingen, en hoe gemakkelijker de vicieuze cirkel van de auto-afhankelijkheid zal worden doorbroken.

Inmiddels heeft Gent alweer een nieuw stadsbestuur, en dus ook een nieuw bestuursakkoord. Daarin is sprake van een nieuwe rol voor de B401 als deel van een 'portaal' dat ontwikkeld zal worden rond een nieuwe randparking met shuttledienst. Samen met de aanpak van de B401 zal het Zuidpark gefaseerd uitgebreid en heringericht worden. Hoewel hierover ook met de Vlaamse overheid een akkoord zal moeten worden bereikt, is de studie duidelijk een mijlpaal in het geschetste proces. Op naar een nieuwe stedelijke ruimte voor Gent!



Figuren 6 & 7.
Experiment onder en boven het viaduct. Tijdens het participatietraject gebruikten we allerlei media (collages, maquettes, snedes en plannen) om te communiceren met stakeholders. Hier wordt tijdelijk gebruik op en onder het viaduct ter hoogte van de Okapiparking in het Zuidpark getoond.



Met dank aan

Met dank aan het volledige projectteam: Bart Van Gassen, Denis Brachet, Dieter Van Hemelrijck, Wouter Heynderycx, Aurèle Rattez, Wouter Haspeslagh, Jan-Willem van der Schans, Dieter Leyssen , Freek Persyn, Lowie Vermeersch, alsook aan alle betrokkenen van Stad Gent, Agentschap Wegen en Verkeer, en De Lijn.